

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

This Page Blank (uspto)

MESR ★ Q25 89-221804/31 ★ EP -325-756-A
Fire-proof partition for aircraft fuselage - is made of folded gas-tight
incombustible material and has inflatable sealing rim

MESSerschmitt-BOLKOW-BLO 27.01.88-DE-802331

(02.08.89) B64c-01/40 B64d-25

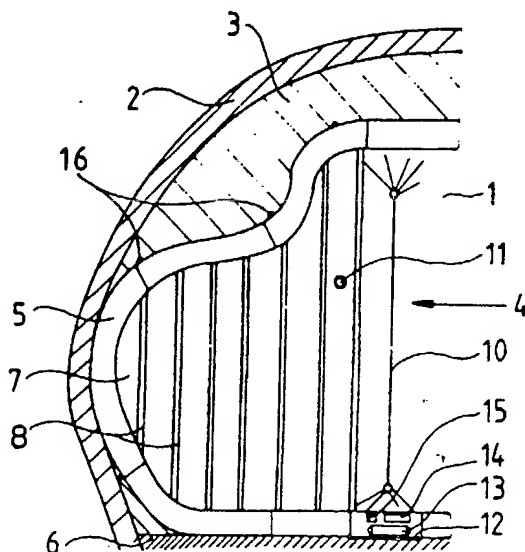
15.12.88 as 120956 (1099JW) (G) No-SR.Pub R(FR GB)

The safety for preventing the spread of fire in a passenger or freight aircraft consists of a partition (7) made of folded material which is incombustible or fire-resistant. The partition can be extended across the passenger cabin or freight hold, and the gap between the transverse partition and the fuselage wall is sealed with an inflatable flexible hose (5).

The hose follows the contour of the partition periphery. The flexible hose is connected to a source of a pressure medium, and the partition may be equipped with inflatable stiffeners (8).

ADVANTAGE - Improved fire prevention and containing. (6pp
Dwg.No.1/5)

N89-169251



© 1989 DERWENT PUBLICATIONS LTD.

128, Theobalds Road, London WC1X 8RP, England

US Office: Derwent Inc., 1313 Dolley Madison Boulevard,

Suite 303, McLean, VA22101, USA

Unauthorised copying of this abstract not permitted.

This Page Blank (uspto)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

Veröffentlichungsnummer:

**0 325 756
A2**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

Anmeldenummer: 88120956.3

Int. Cl.4: B64C 1/40 , B64D 25/00

Anmeldetag: 15.12.88

Priorität: 27.01.88 DE 3802331

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
02.08.89 Patentblatt 89/31

Benannte Vertragsstaaten:
FR GB

Anmelder: Messerschmitt-Bölkow-Blohm
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Robert-Koch-Strasse
D-8012 Ottobrunn(DE)

Erfinder: Müller, Hans-Jürgen
Bussardweg 5
D-2359 Hennstedt-Uitzburg(DE)

54 Sicherheitseinrichtung für Flugzeuge.

57 Eine Sicherheitseinrichtung für Flugzeuge, insbesondere für Passagier- und Transportflugzeuge, besteht aus einer faltbaren, gasdichten und flammenresistenten Trennwand, die über einen ihre äußere Begrenzung bildenden aufblasbaren Ringschlauch in ihre entfaltete Form gebracht werden kann und die dann eine feuerfeste bzw. feuerhemmende Abschottung bildet. Das Aufblasen des Ringschlauches erfolgt über eine separate Druckversorgungseinrichtung.

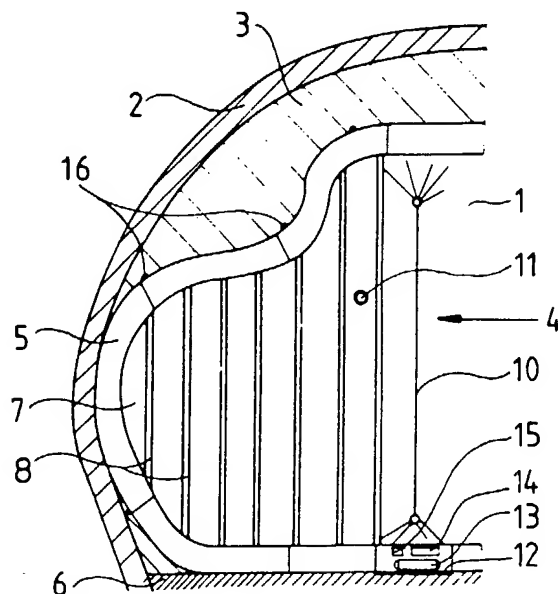


Fig. 1

EP 0 325 756 A2

Sicherheitseinrichtung für Flugzeuge

Die Erfindung betrifft eine Sicherheitseinrichtung für Flugzeuge, insbesondere für Passagier- und Transportflugzeuge, in Form einer den Passagier- bzw. Frachtraum in einzelne Segmente unterteilenden feuerfesten bzw. feuerhemmenden Trennwand.

Es ist bereits bekannt, zur Vermeidung bzw. Verzögerung der Ausbreitung von Bränden und zur Erhöhung der Überlebenschancen der Flugzeuginsassen bei Ausbruch eines Feuers im Flugzeuginnern, den Passagierraum durch den Einbau feuerfester bzw. feuerhemmender Zwischenräume in einzelne Teilbereiche abzuschotten. Der Einbau derartiger Trennwände kann jedoch eine Reihe von Nachteilen mit sich bringen: Zum einen führt das Vorhandensein von Trennwänden zu einer sichtbaren Einbuße des sogenannten Großraum-Effektes, also des optischen Eindruckes einer weiträumigen, offenen Passagierkabine, zum anderen macht der nachträgliche Einbau von Trennwänden häufig umfangreichen Veränderungen an der vorhandenen Inneneinrichtung erforderlich.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Einrichtung zur Verbesserung des Brandschutzes in Flugzeugen und zur Vergrößerung der Überlebenschancen der Flugzeuginsassen beim Ausbruch eines Feuers im Flugzeuginneren bereitzustellen, die nicht mit den vorstehend geschilderten Nachteilen behaftet ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß bei einer Sicherheitseinrichtung der eingangs genannten Art die Trennwand aus einem gasdichten und flammenresistenten, faltbaren Material besteht und daß der die äußere Begrenzung der Trennwand bildende Bereich schlauchartig ausgebildet und mit einer Druckversorgungseinrichtung verbindbar ist. Vorteilhafte Weiterbildungen der Sicherheitseinrichtung gemäß der Erfindung, die insbesondere dem Ziel dienen, bei einem zugleich möglichst einfachen Aufbau ein Maximum an Schutzwirkung und Flexibilität zu gewährleisten, sind in den weiteren Ansprüchen angegeben.

Die erfindungsgemäße Einrichtung ermöglicht dabei nicht nur eine sichere Abschottung der Fluggastkabine bzw. des Frachtraumes beim Auftreten eines lokalen Brandherdes, sie geht in ihrem Grundaufbau vielmehr zugleich auch mit schon vorhandenen Rettungsgeräten einher. Wegen ihres unkomplizierten Aufbaus und ihrer extrem geringen Anforderungen hinsichtlich des Platzes und etwaig bereitzustellender Installationen ist sie dabei insbesondere für die Nachrüstung bereits im Einsatz befindlicher Flugzeuge geeignet. Aufgrund ihrer in zusammengefaltetem Zustand geringen Staugröße ist sie insbesondere auch für einen mobilen Einsatz geeignet.

Im folgenden soll die Erfindung anhand zweier in der Zeichnung dargestellter Ausführungsbeispiele näher erläutert werden. Es zeigen:

Fig. 1 einen Querschnitt durch einen Teil der Zelle eines Passagier- bzw. Frachtflugzeuges mit einer feuerhemmenden aufblasbaren Trennwand,

Fig. 2 einen Schnitt durch eine Trennwand im Bereich des oberen Randabschlusses,

Fig. 3 und 4 einen vergrößerten Ausschnitt aus der in Fig. 2 gezeigten Anordnung in zwei gegeneinander um 90° gedrehten Darstellungen und

Fig. 5 eine zweite Trennwand in perspektivischer Darstellung.

In den Figuren sind gleiche Bauteile mit den gleichen Bezugszeichen versehen.

Der in Fig. 1 dargestellte Querschnitt durch den Rumpf eines Passagier- bzw. Frachtflugzeuges umfaßt einen Teil der Fluggastkabine 1 sowie den Bodenbereich zwischen der Kabine 1 und einem darunter befindlichen, hier nicht dargestellten Frachtladeraum. Für den Schnitt wurde eine Position in bezug auf die Längsrichtung des Flugzeuges gewählt, in der sich zwischen der Außenwand 2 des Flugzeuges und der Kabine 1 eine Abschottung 3 befindet, da eine derartige Stelle einen besonders geeigneten Bereich für die Platzierung einer die Kabine bei Ausbrechen eines Brandes in einzelne Segmente abschottende, entfalt- bzw. aufblasbare Trennwand 4 darstellt.

Die Trennwand 4 besteht aus einem Ringschlauch 5, der, wie in der Zeichnung angedeutet, in mehrere Segmente unterteilt ist und dessen Form im aufgeblasenen Zustand der Innenkontur der Kabine 1 angepaßt ist. An dieser Kontur sowie am Kabinenboden 6 liegt der Ringschlauch 5 nach dem Aufblasen gasdicht an. Der Ringschlauch 5 spannt dabei eine die eigentliche feuerhemmende Abschottung bildende faltbare Wand 7 auf. Letztere besteht im Fall des hier beschriebenen Ausführungsbeispiels aus einem Kunststoffgewebe, das ähnlich demjenigen ist, wie es auch für die in Flugzeugen bereitgehaltenen Notrutschen eingesetzt wird, wobei das Material in diesem Fall zusätzlich auf beiden Seiten mit einem Hitzeschutzgewebe versehen ist, das zu 98 % aus Siliziumdioxid besteht.

Zur Versteifung der Wand 7 sind ebenfalls schlauchartig aufgebaute, in diesem Fall ausschließlich vertikal verlaufende Streben 8 vorgesehen. Ihr Durchmesser ist kleiner als derjenige des Ringschlauches 5, mit dem sie über Ventile 9 verbunden sind. Weiterhin ist die Wand 7 durch einen gasdichten Reißverschluß 10 teilbar ausgebildet,

der etwa im Bereich der Kabinenmitte angeordnet ist und der so bemessen ist, daß er einen Durchschlupf für Personen gestattet, auch für solche, die mit Brandbekämpfungsmitteln ausgerüstet sind. Außerdem ist in Kopfhöhe wenigstens ein Beobachtungsfenster 11, das ebenfalls aus einem feuerfesten Material besteht, in die Wand 7 eingearbeitet.

Im Innern des Ringschlauches 5 sind auf einer Grundplatte 12 eine Druckflasche 13, die in diesem Fall ein aus Kohlendioxid und Stickstoff bestehendes Gasgemisch enthält, ein Kompressor 14 sowie eine zur Versorgung des Kompressors 14 dienende Batterie 15 angeordnet, die zusammen eine Druck-erzeugungseinrichtung bilden.

Schließlich sind in der Darstellung gemäß Fig. 1 noch Befestigungspunkte 16 für den Ringschlauch 5 angedeutet, die der Fixierung der aufgespannten Trennwand 4 dienen und auf die in Zusammenhang mit den Fig. 3 und 4 noch näher eingegangen wird.

Zunächst ist in Fig. 2 ein vertikaler, in Flugzeuglängsrichtung verlaufender Schnitt durch einen Teil der vorstehend beschriebenen Anordnung, nämlich den Ringschlauch 5 und die Wand 7, dargestellt. Die Figur zeigt dabei deutlich die verbreiterte Außenfläche des Ringschlauches 5, mit der dieser an der Innenwand der Kabine 1 anliegt. Ferner geht aus dieser Figur der Wandaufbau des Ringschlauches 5 hervor, der sich im Fall des hier dargestellten Ausführungsbeispiels aus einer Innenschicht 17 aus Gummi sowie einer Außenschicht 18 aus dem bereits erwähnten Hitzeschutzgewebe zusammensetzt, das auch die Wand 7 auf beiden Außenflächen bedeckt. Schließlich zeigt diese Figur die Position der die Streben 8 mit dem Ringschlauch 5 verbindenden Ventile 9.

Wie aus der in den Fig. 3 und 4 gezeigten vergrößerten Darstellung eines der Befestigungspunkte 16 hervorgeht, sind in die Außenhaut des Ringschlauches 5 an diskreten Punkten Befestigungsösen 19 integriert. Diese wirken zusammen mit Klemmhalterungen 20, die an den entsprechenden Positionen in die Innenverkleidung der Kabine 1 eingelassen sind und die der nur durch ein Werkzeug zu lösenden Fixierung der Befestigungsösen 19 und damit der gesamten Trennwand 4 dienen.

In Fig. 5 ist abschließend ein zweites Ausführungsbeispiel einer aufblasbaren Trennwand 21 dargestellt, die insbesondere für den Einsatz in modernen Großraumflugzeugen vorgesehen ist, bei denen zwei Kabinengänge vorhanden sind. In diesem Fall ist die Trennwand 21 in zwei Hälften 22 und 23 geteilt, die für sich genommen im Prinzip analog der vorstehend beschriebenen Anordnung aufgebaut sind und an eine in der Fluggastkabine bereits vorhandene Komponente 24 anschließbar

sind.

Die in einer Fluggastkabine immer vorhandenen Klassentrennwände, Stauschränke, Galleyrückwände und dergleichen stellen derartige Komponenten 24 dar, die sehr gut zur Aufnahme der gefalteten Sicherheitseinrichtung und der Grundplatte 12 mit der Druckversorgungseinrichtung 13 bis 15 geeignet sind. Die Hälften 22 und 23 werden im Bedarfsfall durch gasdichte Reißverschlüsse, Klettverschlüsse oder dergleichen verbunden. Hierzu können an den betreffenden Verschlüssen Dichtlippen angeordnet sein, die in bekannter Weise einen Spalt infolge der wirksamen Druckdifferenz druckdicht verschließen.

Auch im Fall dieses Ausführungsbeispiels ist durch jeweils im Bereich der Kabinengänge vorgesehenen Durchschlupföffnungen ein Zugang zu dem durch die aufgeblasene Trennwand 21 abgeschotteten Bereich sichergestellt. Die Verbindung der Trennwand mit der Kabinenstruktur erfolgt auf die gleiche Weise wie sie bereits anhand des ersten Ausführungsbeispiels beschrieben wurde.

Bei Ausbruch eines Brandes während des Fluges wird die zunächst zusammengeklappt auf der Grundplatte 12 liegende Trennwand 4 bzw. 21, sofern sie sich nicht bereits an der Position befindet, an der eine Abschottung vorgenommen werden soll, durch Aufstellen der Grundplatte 12 am vorgesehenen Einsatzort positioniert. Die Grundplatte ist zu diesem Zweck mit Rollen oder Kufen sowie mit Handgriffen versehen. Anschließend werden der Ringschlauch 5 sowie die Streben 8 über den Kompressor 14, der zu diesem Zweck von der Batterie 15 versorgt wird, aufgeblasen und die Wand 7 auf diese Weise entfaltet. Die Batterie 15 ist am Ruhestandort der Trennwand 4 bzw. 21 an das Bordnetz des Flugzeuges angeschlossen und somit ständig einsatzbereit.

Sobald der Ringschlauch 5 gefüllt ist und an der Innenwand der Kabine anliegt, rasten die Befestigungsösen 19 selbsttätig in die dafür vorgesehenen Klemmhalterungen ein, wodurch ein Abheben der Trennwand von der Innenkontur zuverlässig ausgeschlossen wird. Durch den gasdicht verschließbaren Durchschlupf kann, soweit noch nicht erfolgt, der gefährdete Bereich evakuiert werden, und es können mit Brandbekämpfungsmitteln ausgerüstete Personen in diesen Bereich gelangen.

Abschließend sei angemerkt, daß der Einsatz der vorstehend beschriebenen Sicherheitseinrichtung nicht auf Passagierflugzeuge beschränkt ist, sondern daß diese in gleicher Weise auch in Frachtflugzeugen einsetzbar ist.

Ansprüche

1. Sicherheitseinrichtung für Flugzeuge, insbesondere für Passagier- und Transportflugzeuge, in Form einer den Passagier- bzw. Frachtraum in einzelne Segmente unterteilenden feuerfesten bzw. feuerhemmenden Trennwand, dadurch gekennzeichnet, daß die Trennwand (7,21) aus einem gasdichten und flammenresistenten faltbaren Material besteht und daß der die äußere Begrenzung der Trennwand (7,21) bildende Bereich (5) schlauchartig ausgebildet und mit einer Druckversorgungseinrichtung (13-15) verbindbar ist. 5 10
2. Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die äußere Begrenzung der Trennwand (4,21) von einem Ringschlauch (5) gebildet wird, dessen Form der Innenkontur des abzuschottenden Raumes (1) angepaßt ist. 15
3. Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Trennwand (4,21) mit schlauchartigen Versteifungen (8) versehen ist. 20
4. Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Versteifungen (8) über Ventile (9) mit dem Ringschlauch (5) in Verbindung stehen. 25
5. Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Ringschlauch (5) aus einzelnen Kammern aufgebaut ist. 30
6. Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Ringschlauch (5) auf seiner Außenfläche mit Befestigungsösen (19) versehen ist, die mit an der Innenwand des abzuschottenden Raumes (1) angeordneten Klemmhalterungen (20) in Eingriff bringbar sind. 35
7. Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Druckerzeugungseinrichtung (13-15) einen Kompressor (14) sowie eine ein Füllgas enthaltende Druckflasche (13) umfaßt. 40
8. Sicherheitseinrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Druckerzeugungseinrichtung (13-15) in den Ringschlauch (5) integriert ist. 45
9. Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Trennwand (4,21) sowie die Druckversorgungseinrichtung (13-15) auf einer gemeinsamen Grundplatte (12) angeordnet sind. 50
10. Sicherheitseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Trennwand (4,21) mit einem flammenresistenten Gewebe aus Siliziumdioxid überzogen ist. 55

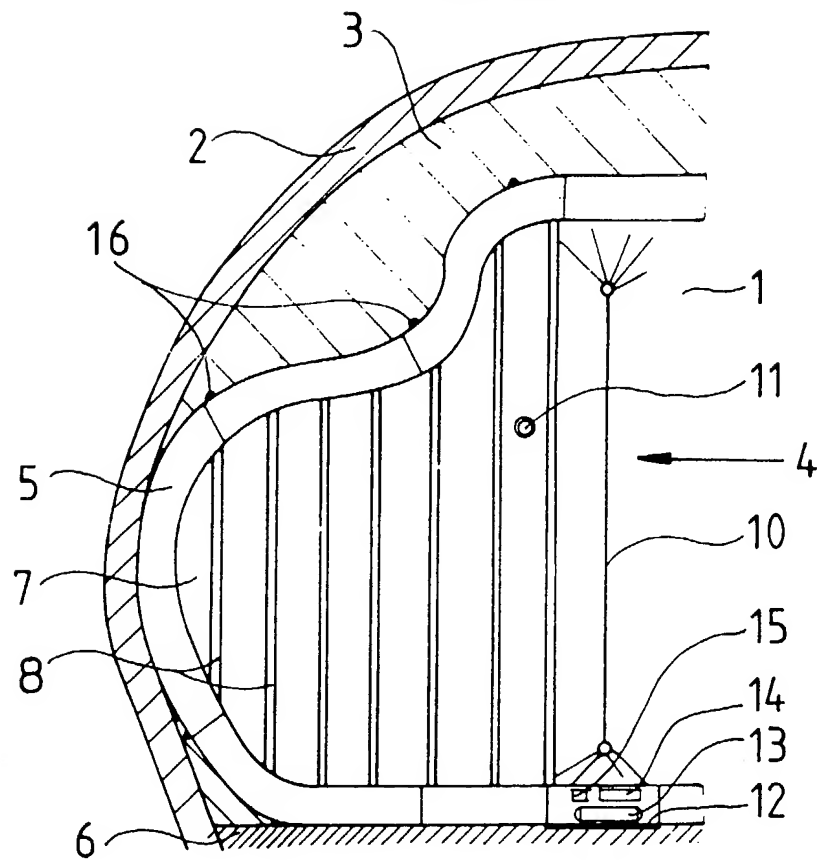


Fig. 1

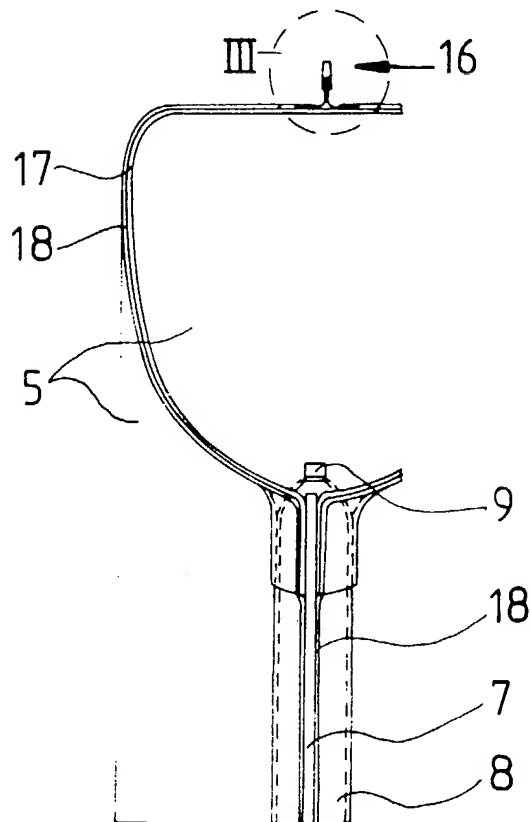


Fig. 2

This Page Blank (uspto)

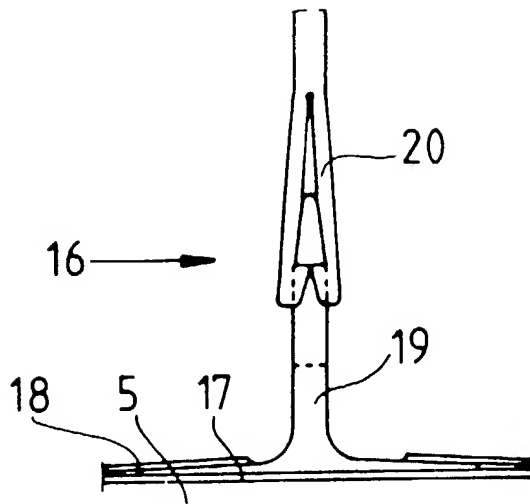


Fig. 3

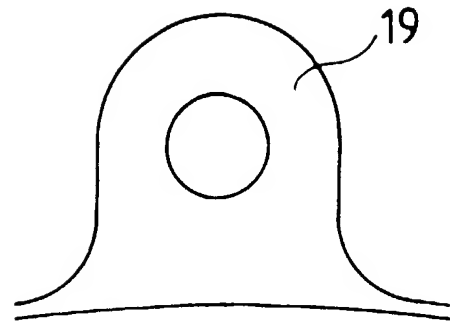


Fig. 4

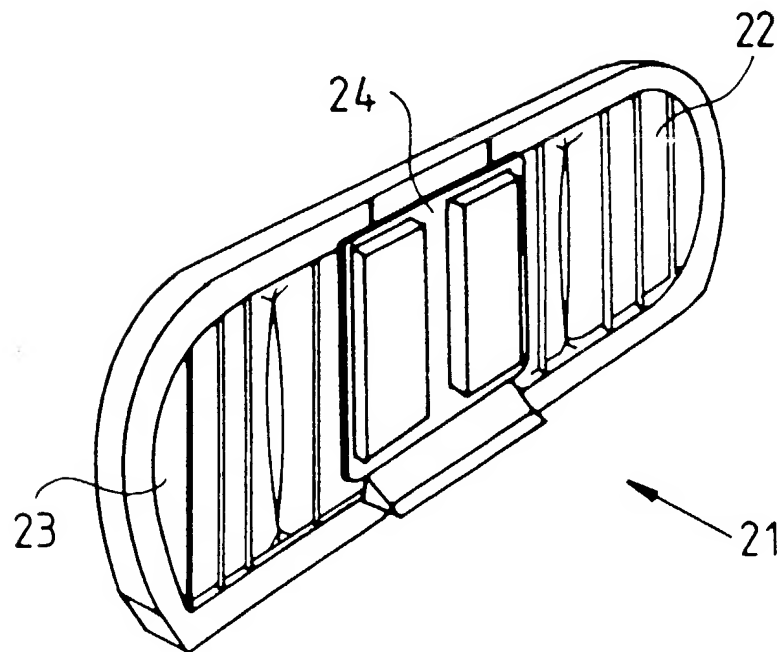


Fig. 5

This Page Blank (uspto)